

# Ein transparentes und mehrheitsfähiges CO<sub>2</sub>-Preis-Modell für Deutschland

[klima-retten.info](http://klima-retten.info) Feedback bitte an: [klima-retten@email.de](mailto:klima-retten@email.de)

[Facebook-Post](#) (bitte teilen)

## Inhalt

Teil 1: CO <sub>2</sub> -Preis mit Klimadividende .....	1
Teil 2: Investitionen in eine fossilfreie Zukunft .....	3
Teil 3: Zielgenaue Umstellungshilfen für ökonomisch schwächere Bürger .....	3
Teil 4: Weitergehende ‚Ökologische Finanzreform‘ .....	4
Zusammenfassung.....	5
Resümee .....	5

Mit einer wirksamen **Bepreisung** von **CO<sub>2</sub> rocken** wir die **Dekarbonisierung**. Weniger fossillastige oder fossilfreie Alternativen müssen dann nicht mehr in einem unfairen Wettbewerb gegen fossile Brennstoffe konkurrieren, die ihre Klimafolgekosten nicht tragen. Mit der Pro-Kopf-Ausschüttung der Einnahmen (**Klimadividende**) wird die CO<sub>2</sub>-Bepreisung an Akzeptanz bei uns Bürgern gewinnen und diese sorgt für Gerechtigkeit.

Mit einer wirksamen CO<sub>2</sub>-Bepreisung werden die Investitionen in eine fossilfreie Zukunft in Gang kommen. Entsprechende Produkte werden auf den Markt kommen. Bei **sozialen Härtefällen** muss der Staat zusätzlich unterstützen.

Die wirksame **Bepreisung** von **CO<sub>2</sub>** ist in ihrer **Bedeutung** vergleichbar mit der Einführung der **Sozialversicherungen** oder **Unabhängigkeit** von **Zentralbanken**. Deshalb sollten wir darauf achten, das Thema nicht zu verbrennen.

## Teil 1: CO<sub>2</sub>-Preis mit Klimadividende

- **CO<sub>2</sub>-Abgabe / CO<sub>2</sub>-Steuer** von anfangs 20 € je t CO<sub>2</sub> auf ALLE fossilen Brennstoffe  
Umsetzung: Zusätzliche Komponente in der bestehenden Energiesteuer auf der Basis des Kohlenstoffgehalts der fossilen Energieträger.
- Erhöhung Energiesteuersätze durch die neue **CO<sub>2</sub>-Komponente** bei 20 € / t CO<sub>2</sub>:
  - Benzin: 4,66 ct / l
  - Diesel/Heizöl: 5,20 ct / l
  - Erdgas: 0,40 ct / kWh
  - Braunkohle: ca. 46 € / t
  - Steinkohle: ca. 66 € / t

- Importstrom: 20 € / t CO<sub>2</sub>  
EU-Konformität muss noch geprüft werden; Ermittlung CO<sub>2</sub>-Intensität des Importstroms ist nicht trivial (Durchschnitt Herkunftsland?); innerhalb der Länder, die sich auf eine CO<sub>2</sub>-Mindestbepreisung einigen, wäre keine CO<sub>2</sub>-Abgabe auf Importstrom notwendig
- mittelfristig auch auf
  - **Kerosin**: 5,52 ct / l (internationale Verträge, die dies bisher verbieten, müssen schleunigst angepasst werden)
  - fossile Rohstoffe in der **Kunststoffherzeugung**
  - CO<sub>2</sub>-Prozess-Emissionen bei der **Zementherstellung**
- Verzahnung mit dem **EU-Emissionshandel**:

Anlagen im EU-Emissionshandel können Nettozertifikatekosten in einer Steuererklärung gegenrechnen. Damit wirkt die CO<sub>2</sub>-Abgabe dort wie ein nationaler Mindestpreis.

Der Zertifikatepreis im EU-Emissionshandel liegt nach einer erfolgreichen Reform Anfang 2018 bereits bei gut 20 € / t CO<sub>2</sub>.

- **Klimadividende**:

Ausschüttung der gesamten Einnahmen aus einer CO<sub>2</sub>-Bepreisung in einem pro Kopf gleich hohen Betrag an uns Bürger. Das schafft Akzeptanz und Gerechtigkeit.

Bei ca. 10 t CO<sub>2</sub>-Emissionen derzeit pro Kopf in Deutschland macht das eine Klimadividende von rund 200 € vom Baby bis zum Rentner im Jahr. Anbieten würde sich die Überweisung von monatlichen Abschlagszahlungen und einer Endabrechnung im Folgejahr.

Mit dem [www.co2-preis-rechner.de](http://www.co2-preis-rechner.de) der [Bürgerlobby Klimaschutz](#) kann jeder nachvollziehen, was CO<sub>2</sub>-Bepreisung mit Klimadividende konkret bedeutet.

**Geringverdiener** und **Familien** würden **profitieren**, da deren Pro-Kopf-Emissionen in der Regel weit unter dem Durchschnitt liegen.

- CO<sub>2</sub>-Abgabe wird grundsätzlich **jährlich angehoben**, um auf den politisch beschlossenen Reduktionspfad für CO<sub>2</sub> zu kommen bzw. zu bleiben.
- Frage nach **internationaler Wettbewerbsfähigkeit** ernst nehmen:

Wenn die CO<sub>2</sub>-Abgabe eine bestimmte Höhe erreicht, wird man die internationale Wettbewerbsfähigkeit eines Landes im Auge behalten müssen. Das gilt grundsätzlich für jede ambitionierte nationale Klimapolitik (von der wir derzeit in Bezug auf CO<sub>2</sub> weit entfernt sind). Ein CO<sub>2</sub>-Preis hat dabei den Vorteil der Kosteneffizienz, d.h. wir erreichen unsere Klimaschutzziele mit geringst möglichen Kosten.

Für bestimmte industrielle Prozesse (wie z.B. Stahlerzeugung), die besonders im internationalen Wettbewerb stehen, wird es (weiter) Sonderregelungen geben müssen, wenn unsere Mitbewerber nicht auch ähnlich ambitionierten Klimaschutz in diesen Bereichen betreiben. Eine gute Möglichkeit auf EU-Ebene könnte eine CO<sub>2</sub>-Abgabe mit Grenzausgleich auf besonders CO<sub>2</sub>-intensive Produkte wie Stahl und Zement sein (siehe entsprechendes [Konzept des DIW](#)).

Grundsätzlich müssen wir darauf setzen, dass spätestens ab Mitte der 20er Jahre alle wichtigen Länder der Welt ambitionierten Klimaschutz betreiben. Eine nationale Vorreiterrolle mit Augenmaß kann diese globale Kooperation befördern.

- Mittelfristige Ziele sollten sein:
  - **Ausweitung des EU-Emissionshandels** auf alle CO2-Emissionen spätestens ab 2030
  - Absprachen über **CO2-Bepreisung global** voranbringen
  - diese Ziele dürfen nicht als Vorwand missbraucht werden, um auf nationale Maßnahmen mit Augenmaß zu verzichten

## Teil 2: Investitionen in eine fossilfreie Zukunft

Ein wirksamer CO2-Preis schafft **Planungssicherheit** für private und öffentliche **Investitionen** in eine **fossilfreie Zukunft**: technologie- und lebensstiloffen, ökologisch effektiv und ökonomisch kosteneffizient. Wahrscheinlich stellen z.B. dann Unternehmen selbst eine Ladeinfrastruktur auf die Beine, falls Batterie-Elektromobilität die Zukunft ist. Für den Staat gibt es Bereiche wie Bahninfrastruktur, Radschnellwege, etc. in denen er selbst die direkte Verantwortung für die notwendigen Investitionen trägt. Ein kontinuierlich steigender CO2-Preis wird auch dem Staat "Beine machen", in die richtige Richtung zu investieren.

## Teil 3: Zielgenaue Umstellungshilfen für ökonomisch schwächere Bürger

Die **Klimadividende** würde schon vieles sozial abfedern. Besonders **Geringverdiener** und **Familien** würden in der Regel deutlich von ihr **profitieren**. Der Staat kann sich daher bei zusätzlichen Unterstützungsmaßnahmen auf absolute **Härtefälle** konzentrieren.

Die **technischen Alternativen** werden auf den Markt kommen, Lebensstile sich anpassen und auch die öffentlichen Investitionen werden mit einem kontinuierlich steigenden CO2-Preis. in die richtige Richtung fließen.

Trotzdem muss die Politik z.B. bei **Mobilität im ländlichen Raum** und beim **Heizen** bei **höheren CO2-Preisen** in der Zukunft genau hinschauen, ob und wann man mit sozialpolitischen zielgenauen Instrumenten zusätzlich unterstützen muss. Hier muss man beobachten, ob einkommensschwache Bürger z.B. die Investitionen in eine fossilfreie Zukunft (auch mit Hilfe der Klimadividende) selbst stemmen können oder ob sie Unterstützung brauchen.

Allen Bürgern durch Subventionen den Umstieg erleichtern zu wollen, ist nicht finanzierbar. Man sollte hier keine Erwartungen wecken, die nicht erfüllt werden können.

Konkrete Vorschläge für eine zielgenaue sozialpolitische zusätzliche Unterstützung:

- Entfernungspauschale als auszahlender Zuschuss (**Mobilitätsgeld**) für einkommensschwache Berufspendler im Rahmen der Steuererklärung. Bei diesem Mobilitätsgeld sollte von Anfang an kommuniziert werden, dass dieses regelmäßig auf den Prüfstand gestellt wird, ob und in welchem Umfang es noch notwendig ist.  
Gegenfinanzierung: Senkung der allgemeinen Entfernungspauschale. Beides sollte schrittweise mit der kontinuierlichen Erhöhung des CO2-Preises geschehen. Von der heutigen als Werbungskosten vom zu versteuernden Einkommen abziehbaren Entfernungspauschale profitieren vor allem Gutverdiener.
- **Ländliche Räume stärken**: Breitbandausbau, Ärzteversorgung, Nahversorgung, neue Mobilitätskonzepte stärker fördern (z.B. App-basierte-Sammeltaxis bzw. Rufbusse), etc.  
Gegenfinanzierung für zusätzliche Förderung ÖPNV im ländlichen Raum: Kostendeckungsquote in Ballungsräumen mit guter ÖPNV-Infrastruktur erhöhen.

- KfW-Programme zur **energetischen Sanierung** speziell für
  - bezahlbare Wohnungen in einem hochpreisigen Umfeld
  - einkommensschwache Eigenheimbesitzer ohne weiteres Vermögen
  - Gegenfinanzierung: KfW-Programme zur energetischen Sanierung auf einkommensschwache Bürger konzentrieren.
- Weitere **Härtefallregelungen**
  - Härtefälle beim **Heizen** können über ein entsprechend ausgestaltetes **Wohngeld** für Mieter und Hauseigentümer abgefangen werden. Beispiele für Härtefälle:
    - Eine energetische Sanierung ist aus Altersgründen im Moment nicht möglich.
    - Durch eine energetische Sanierung wird aus einer 'bezahlbaren Wohnung' über die Modernisierungumlage eine 'unbezahlbare'. Hier könnte ein entsprechend ausgestaltetes Wohngeld zumindest für eine Überbrückungszeit helfen. Mittelfristig müssen wir Mieten und überhöhte Modernisierungsumlagen durch ausreichend Wohnungen in den Griff bekommen.
  - Bei **Mobilität** könnten **Zuschüsse** beim **Kauf** von fortschrittlichen **Fahrzeugen** an Härtefallregelungen gebunden werden. Diese Zuschüsse sollten nur so lange gewährt werden, als die weniger fossillastigen bzw. fossilfreien Fahrzeuge signifikant teurer in der Anschaffung als herkömmliche Fahrzeuge sind. Die derzeitigen Prämien beim Kauf eines Elektrofahrzeuges haben nicht das Ziel, soziale Härten abzufangen, sondern sind als Markteinführungsprogramm gedacht. Bei einem wirksamen CO<sub>2</sub>-Preis kann man auf solche Programme verzichten, da sich alternative Konzepte aus eigener Kraft auf dem Markt durchsetzen werden.

#### Teil 4: Weitergehende ‚Ökologische Finanzreform‘

- Schrittweise Umstellung der alten Energiesteuersätze auf Energiegehalt als Bemessungsgrundlage und Infrastrukturfinanzierung im Verkehrsbereich. Damit könnte man auch das Dieselprivileg langsam abschmelzen. Allerdings sollte die CO<sub>2</sub>-Bepreisung on top derzeit Vorrang haben vor einer schwierigen Diskussion über die stärkere Besteuerung von z.B. Diesel.
- **Sektorkopplung** fördern (Einsatz von Strom bei Wärme und Mobilität wird heute durch eine hohe Belastung mit Umlagen und Abgaben auf Strom behindert)
  - **EEG-Umlage** (derzeit 6,04 ct/kWh)
    - Beste Lösung:  
Sozial gerechte Abfinanzierung Teile der EEG-Umlage (Technologieanlaufkosten und Industrieausnahmen) aus dem Staatshaushalt.
    - Zweitbeste Lösung:  
Verwendung der Einnahmen aus der CO<sub>2</sub>-Bepreisung (s.o.) zunächst für die Mit- bzw. Abfinanzierung der EEG-Umlage. Dabei könnte man diese Abfinanzierung auf die Technologieanlaufkosten und die Industrieausnahmen beschränken. Sobald Geld übrig bleibt, wird dieses als **Klimadividende** (s.o.) an uns Bürger ausgeschüttet. Die EEG-Umlage wird auch aufgrund eines wirksamen CO<sub>2</sub>-Preises sinken und in absehbarer Zeit Geschichte sein. Die Klimadividende müsste von Anfang an

massiv mit kommuniziert werden. Damit hätte man ein plausibles Konzept mit kontinuierlich steigendem CO2-Preis und Klimadividende für den gesamten Prozess der Dekarbonisierung bis 2050, das nicht Gefahr läuft, durch eine "Abzockekampagne" skandalisiert zu werden.

- Senkung der **Stromsteuer** (derzeit 2,05 ct/kWh) gegenfinanziert aus dem Staatshaushalt. Allerdings sollte man bedenken, dass gerade bei zunehmender Bedeutung von Strom, dessen Besteuerung zur Finanzierung des Staatshaushalts immer wichtiger werden könnte.
- Dienstwagenbesteuerung neu regeln
- Aufhebung Umsatzsteuerbefreiung von Fernflügen
- Mautpflicht für Fernbusse
- etc.

### Zusammenfassung

- Kontinuierlich steigender CO2-Preis mit Klimadividende als maßgebliches Instrumentarium, um den Prozess der Dekarbonisierung bis 2050 zu steuern.
- Weitere Bausteine einer ökologischen Finanzreform prüfen. CO2-Bepreisung sollte im Moment jedoch absolute Priorität haben. In einer komplexen Energiesteuerreform könnte das Thema "CO2-Bepreisung" verbrannt werden.
- Zielgenaue sozial- und strukturpolitische Umstellungshilfen für uns Bürger.

### Resümee

Die Realität ist komplex, aber man muss sie nicht ohne Not noch komplexer machen. Deshalb wurde hier ein transparentes Modell für Deutschland vorgestellt. Bei anderen Vorschlägen zu einer CO2-Bepreisung besteht die große Gefahr, dass das Thema z.B. durch "Abzockekampagnen" verbrannt werden kann. Die Einnahmen aus einer CO2-Bepreisung sollten keine bisherigen Steuereinnahmen für den Staatshaushalt ersetzt werden. Das geht politisch schief. Es darf nicht der Verdacht entstehen, bei der CO2-Bepreisung gehe es doch eher um die Einnahmequellen als um die Dekarbonisierung.

Wichtig wäre auch, dass wir die oben aufgezeigte Teilthemen 1 - 4 möglichst getrennt diskutieren. Sonst verrührt man alles in einem Topf, es kennt sich keiner mehr aus, jeder findet etwas wo er dagegen ist und am Ende ist keiner mehr für etwas.